

LADESTATIONEN

Die Tücken der E-Mobilität für Immobilienunternehmen

Zwei Gesetze sollen den Ausbau von Ladestationen in Immobilien vorantreiben. Doch die Vorhaben haken. Bei den Kosten und Detailfragen gibt es noch Klärungsbedarf.



von Kristina Pezzeri

- Bei Neubau und Modernisierungen soll künftig eine Grundausstattung für Ladestationen vorgesehen werden
- Wohnungsunternehmen fürchten, auf den Kosten sitzen zu bleiben
- Die Kosten für einen Ladepunkt werden auf 8000 Euro geschätzt

Mit einem Gesetzesbündel will die Bundesregierung dem Ausbau der Ladeinfrastruktur für die Elektromobilität zum lang erhofften Durchbruch verhelfen. Nach der Sommerpause sollen die entscheidenden Regelungen dafür beschlossen werden. Doch schon jetzt bahnt sich in der Immobilienwirtschaft Streit darüber an, wer die Kosten tragen muss.

Dem Wohneigentumsmodernisierungsgesetz zufolge erhält künftig jeder Wohnungseigentümer und jeder Mieter einen Anspruch auf eine Ladestation, muss für die Kosten aber selbst aufkommen.

Das Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz sieht im Neubau und bei der Renovierung von Wohngebäuden mit mehr als zehn Stellplätzen vor, künftig jeden Stellplatz mit Rohren für Elektrokabel auszustatten, um so eine Ladestation anschließen zu können. In Nichtwohngebäuden gilt dies für jeden fünften Stellplatz. Ausnahmen sind für Gebäude vorgesehen, die sich im Eigentum von kleinen und mittelständischen Unternehmen (KMU) befinden und von ihnen genutzt werden – oder für Bestandsgebäude, wenn die Kosten für die Lade- und Leitungsinfrastruktur sieben Prozent der Gesamtkosten einer größeren Renovierung überschreiten.



Obwohl anders geplant, sind die Gesetze nicht mehr im ersten Halbjahr dieses Jahres verabschiedet worden – im Detail gibt es ungeklärte Streitpunkte. Klärungsbedarf sieht der Eigentümerverband Haus & Grund bei den Pflichten für Eigentümer. „Bisher ist lediglich vorgesehen, dass Mieter den Anspruch zur Erlaubnis eines Einbaus

haben“, sagt die Chefjustiziarin des Verbands, Inka-Marie Storm. „Unklar ist, welche Pflichten das für Eigentümer, aber auch Verwalter und Mieter nach sich zieht.“ Beispielsweise sei offen, ob Eigentümer Mietern bei Auszug eine Ablöse zahlen müssen oder Mieter ihrerseits die Ladesäule wieder ausbauen dürfen.

Vor allem aber wird es um die Frage gehen, wer für die Installation zahlt. **Je nach vorhandener Infrastruktur im Gebäude können nach Einschätzung von Matthias Grottko vom Projektentwickler Hammer Real Kosten von bis zu 8000 Euro für einen Wechselstrom-Ladepunkt inklusive Anbindung, Lastmanagement, Installation und Wartung anfallen.**

Bauen Wohnungsunternehmen Ladestationen ein, sieht Ingeborg Esser, Hauptgeschäftsführerin des Wohnungswirtschafts-Spitzenverbands GdW, nur eine eingeschränkte Möglichkeit der Kostenweitergabe an Mieter über die Modernisierungsumlage. Es dürfe ohnehin nur ein geringer Anteil der Gesamtmodernisierungskosten weitergegeben werden, nämlich der für wohnwertverbessernde Maßnahmen. Von diesem werde dann die Umlage berechnet, und abgezogen würden außerdem alle Kosten, die der Instandhaltung dienen. **Maßnahmen in Bezug auf Elektroleitungen gelten in der Regel als Instandhaltung. „Am Ende des Tages wird ein Großteil der Kosten an den Vermietern hängen bleiben“, sagt Esser.**

Sie fordert für die Wohnungswirtschaft Förderprogramme zum Aufbau einer Ladeinfrastruktur. „Denn wir müssen jetzt investieren, obwohl wir noch gar nicht wissen, wie groß Nachfrage und Bedarf von Mieterseite sind“, sagt die Geschäftsführerin des Verbandes, der auch Vonovia und Deutsche Wohnen, die zwei größten privaten Vermieter, zu seinen

Mitgliedern zählt.

Gemeinsam mit dem Energiewirtschaftsverband BDEW und dem Verband der Automobilindustrie (VDA) hat der GdW jüngst einen Forderungskatalog für Fördermaßnahmen aufgelegt – mit Vorschlägen für zusätzliche Fördertatbestände, Möglichkeiten speziell für die Umrüstung von Mehrfamilienhäusern und Investitionsprogramme im Zuge der Corona-Folgebemaßnahmen. Esser kündigte zudem Gespräche mit den Netzbetreibern noch im Herbst an, bei denen das Thema Elektromobilität im Fokus stehen soll.

Offen ist auch die Rolle des Verwalters. Kümmerst er sich um Pflege und Abrechnung? Und wer koordiniert die Maßnahmen, vor allem in den 1,8 Millionen

Wohnungseigentumsgemeinschaften? Ob das in den bestehenden Verwalterverträgen beinhaltet ist oder als gesonderte Leistung neu verhandelt werden müsse, hänge vom jeweiligen Vertrag ab, erklärt der Verband der Immobilienverwalter Deutschland (VDIV) dazu auf Nachfrage.

Bleibt die Herausforderung der Infrastruktur vor der Steckdose – Netz, Versorgung und Stabilität. „Die Energie, die man zum Aufladen braucht, ist recht gering – aber wenn alle gleichzeitig abends nach Hause kommen und ihr Auto ohne existierendes Lastmanagement aufladen wollen, dann gibt es ein Problem“, sagt Grottke von Hammer Real. Das Unternehmen erprobt in einem Pilotversuch, wie in Gewerbeimmobilien Elektromobilität und CO₂-neutraler Strom mit der Netzstabilität kombiniert werden können. Anders als in Wohnimmobilien übersteigt die Nachfrage nach der Anschlussleistung für E-Fahrzeug-Ladepunkte in Bestands-Gewerbeimmobilien oft das Angebot, wie Grottke sagt. „**Einen 20-Prozent-Anteil an**

Ladepunkten werden wir in einigen Gebäuden wohl schon 2025 real benötigen, wenn die Entwicklung so voranschreitet wie bisher.“

Entscheidend wird folglich ein intelligentes Lastmanagement sein, das beispielsweise dann Fahrzeuge auflädt, wenn es günstiger ist.

Möchten sich mehrere Eigentümer oder Mieter einen Ladepunkt teilen, sind Sharing-Modelle denkbar, bei denen über Chipkarten abgerechnet wird. Der Vorteil wäre, dass nur einmal in die Infrastruktur investiert werden muss.

Ungewiss ist noch der Effekt, den der Einbau der Ladestationen auf die Immobilienwerte haben wird. **„Wenn die Mieten steigen, dann werden die Immobilienwerte nicht leiden“, sagt Sven Carstensen, Vorstand des Beratungshauses bulwiengesa.** Wenn Elektromobilität irgendwann zum geforderten Standard werde, könne es für die Wohnungswirtschaft gar zum Vorteil gereichen. „Dazu müsste es heißen: Ich ziehe nur noch in eine Wohnung, in der eine E-Ladestation vorhanden ist.“ **Allerdings sieht der bulwiengesa-Vorstand dies als eher langfristige Perspektive.**

Grottke vom Projektentwickler Hammer ist zumindest mit Blick auf Gewerbeimmobilien überzeugt, dass sich ein Gebäude ohne entsprechende Ladeinfrastruktur schon mittelfristig schlechter vermieten lassen wird: „Es ist nur die Frage, ob wir noch genügend Zeit haben, um die erforderliche Infrastruktur rechtzeitig bereitzustellen.“